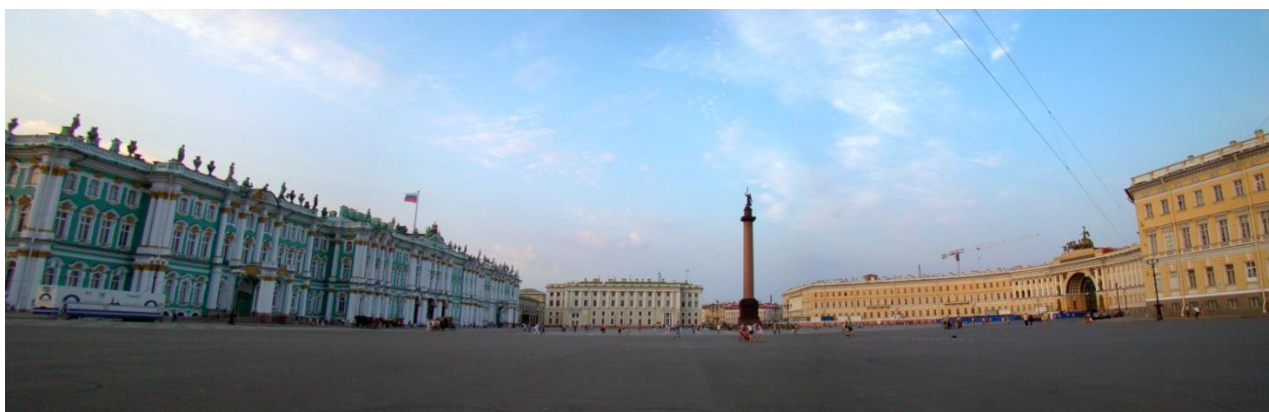




САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ
УНИВЕРСИТЕТ



«ГЧП В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА: МОДЕЛИ И ОПЫТ - 2016»

**СБОРНИК ТЕЗИСОВ
ДОКЛАДОВ КОНФЕРЕНЦИИ**

20 мая 2016 года

Санкт-Петербург

*Вторая ежегодная научная конференция
«ГЧП в сфере транспорта: модели и опыт»*

Институт «Высшая школа менеджмента»
Санкт-Петербургского государственного университета

*20 мая 2016 года
Санкт-Петербург*

Сборник тезисов докладов

© Авторы аннотаций докладов, 2016

© Санкт-Петербургский государственный университет, 2016

СОДЕРЖАНИЕ

Бабаев А.В. Государственно-частное партнерство на внутренних водах Сибири	5
Батяркин А.В., Васюнина Л.М. Оценка рисков проекта ГЧП методами VAR и CVAR	6
Громова С.А. Сравнительный обзор политико-правовых и институциональных критических факторов успеха государственно-частного партнерства в мировой практике .7	
Кравченко Д.В. Совершенствование механизма государственно-частного партнерства как фактора повышения эффективности реализации стратегии ОАО «РЖД» и государственной политики Российской Федерации	9
Ильясов Э.И. Ключевые факторы успеха проектов государственно-частного партнерства	10
Ихонкина Ю.В. Частная концессионная инициатива при реализации ГЧП проектов в дорожной сфере	11
Ложкина А.С. Финансирование и оценка эффективности проектов ГЧП в транспортной сфере	12
Маслова С.В., Мингазова Р.Р. Руководство по лучшим практикам ГЧП в дорожном секторе	14
Панова Ю.Н. Управление процессом снижения рисков при развитии тыловых контейнерных терминалов.....	16
Пахомовская Е.Ю. Формы государственно-частного партнерства в зарубежных морских портах	17
Прудников А.Д., Симушков А.М., Коровяковский Е.К. Применение государственно – частного партнерства при организации транспортно-логистических центров.....	18
Сигаева С.Ю., Ададуров П.С., Янковская Н.Г., Коровяковский К.А Государственно-частное партнерство в рамках строительства порта «Усть- Луга».....	20
Соколов М.Ю. Современное состояние и перспективы развития государственно-частного партнерства в дорожном секторе в России	21
Тищенко И.А. Генеральная бухгалтерская модель учета операций по концессионным соглашениям	22
Трофимова А.Б. Риск спроса в проектах государственно-частного партнерства в сфере строительства автомобильных дорог.....	24

Цанава Б.З., Еремин В.В. Оценка сравнительного преимущества проектов государственно-частного партнерства в автодорожной сфере	26
Шевчик Е.В. Финансовые детерминанты реализации транснациональных ГЧП-проектов в развитии транспортной инфраструктуры.....	27
Шипицын А.В., Ющук А.М., Коровяковский К.А. Особенности государственно-частного партнерства при реализации инфраструктурных проектов в Северо-Западном федеральном округе.....	28

ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО НА ВНУТРЕННИХ ВОДАХ СИБИРИ

Бабаев Акиши Вакиль оглы

ФГБОУ ВО «Сибирский государственный университет водного транспорта»

Значительные потребности в перевозках водным транспортом в Сибири, где транспортная сеть недостаточно развита, сдерживаются негативными тенденциями в состоянии инфраструктуры речного транспорта. Из-за недостатка бюджетного финансирования уменьшаются гарантированные габариты, участки водных путей переводятся в низший разряд по категории содержания судоходной обстановки – неосвещаемой или без навигационной обстановки.

Стимулирование частного бизнеса к содержанию водных путей не получило сколько широкого применения.

В отдельных случаях для обеспечения пассажирских перевозок региональным властям удается привлечь частных предпринимателей для поддержания подходов к пассажирским причалам и разработке судоходных прорезей для обеспечения северного завоза. Но это осуществляется в авральном порядке и не носит системного характера.

Нормой в регионах Сибири стала разработка региональных программ развития транспорта, каждая из которых имеет свои направления и приоритеты, зачастую не связанные с федеральной стратегией. К сожалению, и региональные программы предусматривают, как правило, только бюджетное финансирование.

Такой подход не позволяет изменить ситуацию, и потенциал внутреннего водного транспорта остается не использованным. Существуют реальные предпосылки увеличения перевозок, снижения себестоимости и создания условий для привлечения бизнеса к инвестированию в улучшение судоходных условий на основе ГЧП.

Сегодня примеры государственно-частного партнерства есть на всех видах транспорта, но на речном транспорте оно пока не получило развития.

Механизм государственно-частного партнерства на речном транспорте был апробирован в Алтайском крае в 2015 году. Ранее производители щебня использовали для его доставки по трассе параллельной реке большегрузные самосвалы, что приводило к необходимости значительного ремонта дороги. Администрация Алтайского края, ФБУ «Администрация Обского бассейна ВВП» и краевые предприятия речной и добывающей отраслей подписали соглашение о сотрудничестве. На проведение дноуглубительных работ и приведение водных путей на реках края в нормативное состояние направили 28 млн. рублей из федерального и краевого бюджетов, а также средств предпринимателей.

Подобный вид государственно-частного партнерства в нашей стране реализуется впервые и его применение должно быть расширено.

В законопроекте 929004-6 «О внесении изменений в Кодекс внутреннего водного транспорта» предусмотрена новая категория водных путей - регионального значения. Полагаем, что финансирование содержания региональных водных путей, учитывая дефицит региональных бюджетов, может быть проблематичным. Однако именно разветвленная сеть региональных транспортных путей позволяет доставить груз и пассажиров непосредственно в место назначения. Таким образом, отработка механизмов государственно-частного партнерства должна стать одним из основных направлений для создания эффективной воднотранспортной системы в районах Сибири с недостаточно развитой транспортной сетью и значительной востребованностью в транспортных услугах.

ОЦЕНКА РИСКОВ ПРОЕКТА ГЧП МЕТОДАМИ VaR И CVaR

Батяркин Александр Викторович, Васюнина Лилия Михайловна

ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный университет»

На сегодняшний день становление рыночной экономики в России не завершено. В этих условиях проблема анализа и оценки рисков выходит на первый план.

Цель работы – оценить перспективы применения методов оценки рисков проектов ГЧП VaR (value at risk) и CVaR (conditional value at risk) в Российской Федерации и внести предложения по использованию данных методов в отечественной практике.

Для достижения поставленной цели был проведен анализ практик использования данных методов, рассмотрена область их возможного применения. Основной областью применения результатов исследования является банковская система. Данные методы, в частности, применяются в соглашении Базель 3.

Благодаря должному экономическому обоснованию методы нашли свое применение и в инвестиционных проектах. Кроме того, вступивший в силу 1 января 2016 г. Федеральный закон № 224 о ГЧП требует количественно учитывать риски проекта, используя для этого достаточно субъективные методы. В связи с этим, практическая значимость предлагаемых мер рисков крайне велика. Возможно, впоследствии они могут быть включены в Федеральный закон вместо метода Дельфи.

Несмотря на преимущества методов VaR и CVaR, они имеют определенный недостаток. Для определения меры риска требуется наличие достаточной статистической

базы. Но при условии масштабной реализации ГЧП проектов этот недостаток потеряет свою актуальность.

СРАВНИТЕЛЬНЫЙ ОБЗОР ПОЛИТИКО-ПРАВОВЫХ И ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫХ КРИТИЧЕСКИХ ФАКТОРОВ УСПЕХА ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА В МИРОВОЙ ПРАКТИКЕ

Громова Софья Александровна

Институт «Высшая школа менеджмента», СПбГУ

Государственно-частное партнерство (ГЧП) – эффективный механизм решения государственных задач в области создания и эксплуатации общественной инфраструктуры в различных областях (транспорт, здравоохранение, ЖКХ и др.). Более 1400 проектов ГЧП общей стоимостью 260 миллионов евро насчитывается в период с 1990 по 2009 в Европейском Союзе. В развивающихся странах с 2000 года общая стоимость проектов к 2008 году достигла 64 миллионов долларов США. Тем не менее, далеко не все проекты являются успешными.

Успех или неудача проекта ГЧП определяется исходя из критериев завершенности проекта в рамках планируемого бюджета, времени и критериев качества. Модель критических факторов успеха (КФУ), определяющая сферы деятельности в рамках проекта, которые необходимы для достижения целей проекта, используется в менеджменте с 1970 года, и адаптирована к проектам ГЧП. Примечательно, что процесс становления ГЧП в каждой стране различается, поэтому представляется интересным изучение взаимосвязи между успехом/неудачей проектов ГЧП и такими КФУ, как уровень развития ГЧП в стране, политика в сфере ГЧП, институциональный механизм и закон о ГЧП, которые, по мнению многих исследователей, являются необходимыми для успешной реализации проектов ГЧП. В рамках данной работы автором рассмотрен сектор автомобильных дорог. Цель данной статьи – идентификация политико-правовых и институциональных КФУ в ряде стран Европы, Северной Америки, Южной Америки, Африки и Азии (всего 16 стран) и их влияния на реализацию проектов в области транспорта. Основные задачи:

1. Проанализировать политику ГЧП в каждой стране;
2. Проанализировать институциональный механизм ГЧП в каждой стране;
3. Выявить наличие и отсутствие закона о ГЧП и его значимость;
4. Изучить проекты ГЧП в каждой стране в автодорожном секторе и влияние выбранных КФУ на результат их реализации.

Полученные результаты позволили сделать следующие выводы:

- Уровень развития страны в области ГЧП не гарантирует успех проектов ГЧП. Как в развитых, так и в развивающихся странах, например, в Великобритании, России и Нигерии есть неудачные проекты. Страны с небольшим опытом реализации проектов ГЧП могут показывать высокие результаты (например, Сенегал).
- Наличие политики в сфере ГЧП является КФУ, но существует не во всех странах. Например, в России ГЧП является инструментом развития инфраструктуры и обозначено исключительно в различных стратегических отраслевых документах. Австралия является примером страны с развитой политикой и примером лучших практик для всех остальных стран Азиатско-Тихоокеанского региона, например для Малайзии и Индии. Отсутствие политики часто приводит к провалам проекта.
- Институциональный механизм различается в каждой из стран. Проанализированные страны условно можно разделить на три группы: 1) страны, в которых существует самостоятельный центр ГЧП (PPP unit) (Великобритания); 2) страны, в которых центр ГЧП находится при Министерстве финансов или экономического развития (Сенегал, Китай, Греция, Россия); 3) страны, где центр ГЧП является некоммерческой организацией, нацеленной на распространение знаний о ГЧП (Польша). В некоторых странах особую роль в развитии инфраструктуры играют транспортные организации (Россия и Норвегия). Межстрановой анализ проектов показал, что неважно, в какой форме существует институциональный механизм, главное, его наличие, которое обеспечивает устойчивое развитие рынка ГЧП
- Закон о ГЧП существует далеко не везде: процесс становления законодательной базы индивидуален, и наличие закона не гарантирует успех проекта. В странах англосаксонского права, например, Великобритании и Австралии, а также в странах Азиатско-Тихоокеанского региона, их последователях в ГЧП (Малайзия), закон отсутствует. В таком случае лица, принимающие решения, ограничиваются имеющимися руководствами к реализации проектов ГЧП. В некоторых странах, имеющих двухуровневую систему государственной власти, закон о ГЧП существует на нескольких уровнях власти (Польша, Нигерия, Сенегал, Россия). Практика принятия законов непосредственно для реализации крупных инфраструктурных проектов в различных сферах встречается редко (Канада).

Результаты работы могут быть использованы академическими исследователями, изучающими страновые особенности КФУ, практиками в целях принятия решения о

стратегических направлениях развития ГЧП, и инвесторами, заинтересованных в получении информации об особенностях рынка ГЧП в той или иной стране.

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ МЕХАНИЗМА ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА КАК ФАКТОРА ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ РЕАЛИЗАЦИИ СТРАТЕГИИ ОАО «РЖД» И ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Кравченко Дмитрий Васильевич

ФГБОУ ВО «Ростовский государственный университет путей сообщения»

Эффективное взаимодействие органов государственной власти разных уровней при реализации основных направлений государственной политики и предприятий-структурных подразделений холдинга ОАО «РЖД» играет исключительную роль в создании условий для модернизации, перехода на инновационный путь развития и устойчивого роста национальной экономики, развития более экологичной инфраструктуры, способствующей созданию условий повышения уровня жизни и благосостояния населения.

При повышении социо-эколого-экономической эффективности управления в условиях реализации стратегии развития транспортной системы, устойчивого улучшения экологической обстановки и оптимизации затрат, связанных с природоохранными мероприятиями, необходим системный подход. Реализуя механизм государственно-частного партнерства, следует учитывать влияние структурной реформы ОАО «РЖД» в части децентрализации управления и увеличения доли частного капитала.

С целью совершенствования механизма государственно-частного партнерства, предлагается модель формирования совместной стратегии руководства железнодорожного транспорта и органов государственной власти, сотрудничающих с учетом основных направлений государственной политики Российской Федерации на основе кросс-влияния. При данной интеграции целей и задач стратегии экономического развития и экологической стратегии, ОАО "РЖД" будет являться как субъектом, так и объектом государственных программ. Как субъект, железнодорожный транспорт станет одним из ответственных исполнителей отдельных пунктов государственных программ, а как объект – будет частью подпрограмм, на которые будут направлены деятельность и ресурсы субъектов программ.

Результаты реализации экономической стратегии развития железнодорожного транспорта прямым образом влияют на экологическую стратегию, т.к. формируют

источники для ее реализации. Эффективная реализация экологической стратегии поможет снизить затраты, связанные с негативным воздействием на окружающую среду, и минимизировать риски, связанные с постоянным ужесточением законодательства в области природоохранной деятельности. Министерство природных ресурсов и экологии, осуществляя свою деятельность и реализуя государственную политику в области охраны окружающей среды и повышения качества жизни населения, может косвенно влиять на достижение целей и задач железнодорожной отрасли, Министерства транспорта и других ведомств. Учитывая этот факт и разработав совместную стратегию с учетом кросс-влияния результатов реализации одних государственных программ на выполнение других программ и реализацию стратегии ОАО «РЖД», можно снизить бюджетную нагрузку государства, экономя ресурсы на их реализацию.

КЛЮЧЕВЫЕ ФАКТОРЫ УСПЕХА ПРОЕКТОВ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА

Ильясов Эмиль Ильясович

Институт «Высшая школа менеджмента» СПбГУ

Идея, заключающаяся в том, что существуют несколько факторов, которые являются определяющими для успеха компании, и что эти факторы могут быть установлены, была впервые выдвинута старшим партнером консалтинговой компании Mckinsey Даниэлем Рональдом в 1961 году. Затем данная идея была доработана совместно с Джеком Рокартом.

Обзор и анализ иностранной и российской литературы в области ключевых факторов успеха проектов ГЧП позволяет выделить 4 больших группы факторов успеха проектов ГЧП:

- 1) финансовые и коммерческие факторы,
- 2) политические и правовые факторы,
- 3) технические факторы,
- 4) социальные и экологические факторы.

Далее были определены топ-факторы успеха проектов ГЧП. Среди этих топ-факторов есть узконаправленные, то есть они могут значительно влиять на конкретные проекты и не существенно – на уровень развития институциональной среды ГЧП в той или стране. Можно создать классификацию, в которой будут общие факторы успеха, применимые к среде ГЧП в целом и факторы успеха, которые прослеживаются только на

уровне конкретных проектов. Из-за неоднородности этих ключевых факторов успеха проектов ГЧП следует сформулировать два определения КФУ в проектах ГЧП:

1. КФУ государственно-частного партнерства – это совокупность факторов, которая влияет на благополучное и устойчивое развитие институциональной среды ГЧП в стране и, соответственно, успешность проектов ГЧП и включает в себя, прежде всего, следующие факторы: правительственная финансовая поддержка, наличие апробированной нормативно-правовой базы в области ГЧП, экономическая стабильность государства, стабильное правительство и доступный финансовый рынок.
2. КФУ проектов ГЧП – это совокупность факторов, которая влияет на успешность проекта ГЧП и включает в себя, прежде всего, следующие факторы: поддержка проекта ГЧП местным населением, четкое и обоснованное распределение рисков между партнерами, проверенный долгосрочный спрос на объект инфраструктуры, прозрачная и конкурентная конкурсная процедура.

ЧАСТНАЯ КОНЦЕССИОННАЯ ИНИЦИАТИВА ПРИ РЕАЛИЗАЦИИ ГЧП ПРОЕКТОВ В ДОРОЖНОЙ СФЕРЕ

Ихонкина Юлия Владимировна

Институт «Высшая школа менеджмента» СПбГУ

Внесение поправок от 21 июля 2014 года №265-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О концессионных соглашениях» и отдельные законодательные акты Российской Федерации» позволило частным инвесторам заключать концессионные соглашения с публичным партнером по собственной инициативе и заложило основы для возникновения рынка ЧКИ в России, а также продиктовало необходимость изучения лучших мировых практик реализации ЧКИ.

Международный опыт концессионных соглашений в порядке частной инициативы характеризуется существованием 5 основных систем: бонусная система – Чили, Южная Корея, швейцарская система – Италия, Филиппины, смешанная система – Аргентина, ЮАР, система отсутствия преференций – Россия, США, система индивидуального подхода – Австралия. Зарубежный опыт применения ЧКИ характеризуется:

- соблюдением принципов конкуренции;
- возмещением затрат инициатора победителем конкурса;

- обязательством инициатора иметь доступ к полному объему финансовых ресурсов для реализации проекта.

Преимуществами российской системы частной концессионной инициативы перед проведением стандартной конкурсной процедуры является отсутствие требований к опыту инициатора и небольшой срок заключения соглашения. Однако, отсутствие каких-либо преференций в конкурсе и компенсаций расходов инициатора на подготовку предложения в результате проигрыша являются существенными недостатками системы.

Обзор бонусной системы выявил отсутствие существенного преимущества для инициатора в конкурсе: заявленный размер бонуса не играл существенную роль при определении победителя. С целью совершенствования процесса выявления победителя в систему был введен тест соотношение цены и качества Value for Money.

Швейцарская система также была улучшена в вопросах отбора проектов посредством сокращения срока конкурсной подготовки проектов, исключения требования о технологической инновационности проекта, замещения возможности права инициатора на последнее предложение на возмещение его затрат победителем конкурса.

В качестве рекомендаций для российской системы предлагается осуществление двухэтапной системы рассмотрения предложения инициатора, результатом чего стало бы сокращение затрат публичного партнера на поиск информации по предложенному проекту, внедрение системы компенсаций выигравшей третьей стороной в пользу инициатора проекта предложения с целью возмещения его затрат или их части по разработке и подготовке проекта концессионного соглашения, предоставление инициатором банковской гарантии до публикации его предложения на портале torgi.gov.ru и после принятия уполномоченным органом решения о целесообразности данного проекта.

ФИНАНСИРОВАНИЕ И ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ ПРОЕКТОВ ГЧП В ТРАНСПОРТНОЙ СФЕРЕ

Ложкина Анна Сергеевна

Институт «Высшая школа менеджмента» СПбГУ

В современных условиях не существует оптимальной структуры финансирования проектов ГЧП и алгоритма оценки эффективности проектов, в полной мере учитывающего не только финансовые показатели успешности реализации проекта, но и социально-экономический эффект.

Значительная часть инфраструктурных проектов ГЧП являются весьма капиталоемкими, и их финансирование осуществляется за счет различных источников. Распределение финансовых обязательств между сторонами устанавливается при заключении соглашения исходя из специфики конкретного проекта. Источниками финансирования выступают средства бюджета соответствующего уровня, средства частных инвесторов, заемное финансирование (в т. ч. под гарантии государства), а также различные комбинации указанных источников. Ключевое значение при этом имеет выбор схемы финансирования, обеспечивающей максимальную эффективность. Проекты ГЧП, при условии их правильного структурирования, показывают большую эффективность относительно традиционных методов реализации (в частности, государственного заказа).

При реализации проектов ГЧП затраты по ним могут быть выше, чем если бы они реализовывались путем размещения традиционного государственного заказа, поскольку стоимость финансирования в рамках ГЧП превышает процентные ставки по государственным займам.

В мировой практике при оценке финансовых выгод от реализации проектов ГЧП используются: соотношение цены и качества (Value for Money) и сравнительный уровень затрат (Public Sector Comparator).

Для успешного внедрения механизмов ГЧП в развитие транспортной инфраструктуры в России требуется разработка и утверждение на федеральном уровне порядка отбора и оценки эффективности инвестиционных проектов, позволяющего:

- осуществлять отбор и ранжирование проектов в транспортной сфере исходя из показателей эффективности;
- принимать решение о наиболее эффективном варианте реализации проекта (на основе ГЧП или государственного заказа);
- обеспечивать прозрачность принятия решения для всех заинтересованных сторон, в том числе инвесторов.

Показатели коммерческой эффективности: чистая приведенная стоимость; внутренняя норма доходности; период окупаемости инвестиций; дисконтированный период окупаемости; коэффициент покрытия обслуживания долга.

Для оценки социально-экономической эффективности предлагается рассчитывать монетизацию внешних эффектов; дисконтированные денежные потоки; показатели экономической эффективности.

Бюджетная эффективность проекта оценивается через сопоставление объема государственной поддержки проекта и налоговых поступлений в бюджеты бюджетной

системы Российской Федерации, обусловленных его реализацией, а также показателей для бюджетных потоков.

Показатели коммерческой эффективности, в том числе долговой устойчивости, являются критериями реализуемости и привлекательности проекта для инвестора, но не эффективности проекта транспортной инфраструктуры для государства и общества в целом. В этой связи при выборе варианта реализации проекта предлагается руководствоваться критериями бюджетной и социально-экономической эффективности. В качестве интегрального показателя эффективности E_{int} предлагается использовать арифметическую сумму показателя NPV бюджетной и социально-экономической эффективности, поскольку большая выгода для бюджета (BNPV) может компенсировать более низкую социально-экономическую эффективность проекта в целом (ENPV), и наоборот:

$$E_{int} = BNPV + ENPV.$$

Для апробации предлагаемого алгоритма отбора и оценки эффективности проектов выбран проект М-11 «Москва - Санкт-Петербург» на участке км 543 – км 684».

От особенностей и выбранной структуры финансирования проекта зависит выбор платежных механизмов (прямой сбор платы инвестором, минимальный гарантированный доход, плата за доступность – плата концедента), а также механизмы государственной поддержки.

РУКОВОДСТВО ПО ЛУЧШИМ ПРАКТИКАМ ГЧП В ДОРОЖНОМ СЕКТОРЕ

Маслова Светлана Валентиновна, Мингазова Рузалия Рашидовна

Центр исследований государственно-частного партнерства

Институт «Высшая школа менеджмента» СПбГУ

Достижение целей устойчивого развития, обеспечение экономического роста и улучшение качества жизни населения невозможно без наличия современной и эффективно функционирующей автодорожной инфраструктуры. Несоответствие количества и качества автомобильных дорог уровню автомобилизации и спросу на автомобильные перевозки приводит к существенному росту бюджетных расходов, снижению скорости движения, продолжительным простоям транспортных средств, повышению уровня аварийности. Бездорожье и неудовлетворительное состояние автомобильных дорог являются также серьезным ограничением для использования транзитного потенциала

международных грузовых перевозок и необходимой подвижности населения и мобильности трудовых ресурсов.

Государственно-частное партнерство признано одним из ключевых способов решения проблем развития дорожного сектора и привлечения негосударственного финансирования в данный сектор.

Вместе с тем, не каждый проект по созданию и эксплуатации автомобильных дорог может и должен быть реализован посредством ГЧП. Наличие значительного количества примеров неуспешных проектов ГЧП отчетливо демонстрирует сложность их реализации. Успех же проекта зависит от целого ряда факторов, которые необходимо учитывать в течение всего жизненного цикла проекта. В связи с этим лаборатория «Центр исследований государственно-частного партнерства» Института «Высшая школа менеджмента» Санкт-Петербургского государственного университета совместно с Центром передового опыта в сфере ГЧП Европейской экономической комиссии ООН разработали Руководство по лучшим практикам ГЧП в дорожном секторе (UNECE PPP Best Practice Guide in Road Sector), целью которого является идентификация ключевых аспектов подготовки и реализации ГЧП-проектов в автодорожной сфере и рекомендаций по их применению.

Руководство по лучшим практикам ГЧП в дорожном секторе, представляющее собой информационно-аналитический справочник для органов государственной власти и частных компаний, основано на анализе опыта реализации более 20 проектов ГЧП в дорожном секторе в 16 странах мира. Исследование показало, что готовые универсальные решения для успешной реализации проектов ГЧП отсутствуют. Однако существуют факторы и закономерности, обуславливающие успех или провал ГЧП, среди которых

- модели ГЧП; их преимущества и недостатки в зависимости от типа дорог (платные/бесплатные); критерии выбора моделей, такие как цели публичного и частного партнера, платежеспособность пользователей, распределение риска трафика, сложность строительства дороги и т.д.
- основные источники и структура финансирования, сочетание платежных механизмов с конкретными моделями ГЧП и типами дорог; соотношение публичного и частного финансирования, а также заемного и акционерного капитала; положительные и отрицательные, финансовые и нефинансовые стимулы для частного партнера, влияющие на доходность проекта ГЧП;
- тарифообразование и технические особенности эксплуатации дороги в проектах ГЧП: виды систем сбора платы, элементы тарифообразования, особенности прогнозирования трафика;

- управление рисками в проектах ГЧП, в том числе рисками, характерными для всех проектов ГЧП, а также специфичными только для дорожной сферы рисками; стратегии смягчения рисков в дорожном секторе, оптимальное распределение рисков между частным и публичным партнером.

Разработанное руководство не является уникальным справочником по ГЧП в автодорожном секторе, но оно будет содействовать сглаживанию «острых углов» ГЧП и достижению успеха при реализации таких проектов.

УПРАВЛЕНИЕ ПРОЦЕССОМ СНИЖЕНИЯ РИСКОВ ПРИ РАЗВИТИИ ТЫЛОВЫХ КОНТЕЙНЕРНЫХ ТЕРМИНАЛОВ

Панова Юлия Николаевна

*ФГБОУ ВО «Петербургский государственный университет путей сообщения
Императора Александра I»*

В современной системе грузораспределения развитие терминально-складской инфраструктуры вдоль международных транспортных коридоров, особенно на подходах к морским портам, опирается на концепцию тыловых контейнерных терминалов (англ. dry ports). Реализации данных проектов содействуют специальные меры государственной поддержки предпринимательской деятельности (например, создание портовых особых экономических зон) и совместная инициатива инвесторов в форме государственно-частного партнерства (ГЧП). Такая форма взаимодействия востребована в Испании, Швеции, Новой Зеландии, Индии, Турции при формировании тыловой инфраструктуры морских портов. В России, как и в других странах, наличие факторов неопределенности и капиталоемкость инвестиционных проектов обуславливают необходимость разрешения компромисса между возможностями, которые инвесторы могут получить от развития терминального бизнеса, и последствиями от рисков, вызывающих, как правило, отклонение будущих денежных потоков от ожидаемого потока по проекту.

Так как безрисковый актив является гипотетическим условием, которое широко используется в теории финансов, а на практике считается крайне маловероятным, корректная оценка рисков позволяет получить приближенные к реальности значения критериев эффективности инвестиций. Детерминированные методы считаются недостаточными для определения обоснованных показателей экономической эффективности проектов, так как обеспечивают только «точечную» оценку рисков. По этой причине применение метода «Поправка на риск» становится ограниченным, в то

время как методы компьютерного имитационного моделирования получают распространение. Имитационная модель финансовых потоков инвестиционного проекта тылового контейнерного терминала, созданная на основе распространённого подхода к моделированию – системной динамики, в программной среде Vensim, позволяет при проведении экспериментов по методу Монте-Карло найти распределённую оценку показателей эффективности и выявить наиболее критические риски. Для снижения их негативного влияния предлагается несколько вариантов реализации проекта: развитие на тыловом контейнерном терминале дополнительных услуг по переработке зерна и металлов; создание резервной складской инфраструктуры в регионе, в который не исключено переориентирование грузопотоков; отдаление инвестиций при снижении грузопотоков/цен на услуги; комбинирование нескольких вариантов. На основе стохастических результатов моделирования и теории полезности инвестиций, учитывающей различную терпимость инвесторов к рискам, может быть проведен анализ предпочтительности каждой альтернативы.

ФОРМЫ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА В ЗАРУБЕЖНЫХ МОРСКИХ ПОРТАХ

Пахомовская Екатерина Юрьевна

*ФГБОУ ВО «Государственный университет морского и речного флота имени адмирала
С.О. Макарова»*

Государственно-частное партнерство (ГЧП) является востребованным и перспективным механизмом для развития морских портов, который активно применяется за рубежом. За последние 25 лет только в странах с низким и средним уровнем дохода было реализовано 428 таких соглашений в области портовой деятельности с суммарными инвестициями 77564 млн. долл. США. Необходимо подчеркнуть, что лидером как по количеству проектов, так и по суммарным инвестициям являются страны Латинской Америки и Карибского бассейна.¹

Анализ зарубежных проектов с 1997 по 2015 годы в морских портах позволяет выделить основные направления и формы в исследуемой области.

Механизм ГЧП в морских портах реализуется в двух направлениях:

1. Расширение и реконструкция существующих мощностей («Brownfield projects»):
 - а. отдельных терминалов (суперструктура порта);

¹ World Bank Group Private Participation in infrastructure projects database [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://ppi.worldbank.org/snapshots/sector/seaports>, свободный. – Загл. с экрана.

- б. инфраструктуры порта;
- с. за границами порта.

На данном направлении наиболее часто используется терминальные концессии на условиях ROT и BROT. Например, при строительстве контейнерных терминалов Santos Terminal de Containeres в Бразилии, Apra Container Terminal в Перу, Bharat Mumbai Container Terminals в Индии. Средняя продолжительность таких соглашений составляет 25-30 лет. Расширение и модернизация порта и инфраструктуры чаще всего происходят в форме DBFM (шлюз в Эймейдене, Нидерланды), DBFOT (Порт Вишакхапатнам, Индия). Сложные и комплексные проекты, затрагивающие не только порт, реализуются крайне редко (комплексная модернизация порта и марины в Ларнаке на условиях DBFO), но в связи с изменяющимися рыночными условиями и тенденциями в области фрахтового рынка ожидается, что у данных проектов большие перспективы.

2. Проект «с нуля» («Greenfield projects»), может быть реализован для создания:

- а. нового терминала (суперструктура порта);
- б. нового порта или объектов инфраструктуры;
- с. объектов за границами порта.

Большинство соглашений заключается именно для проектов «с нуля» и затрагивает только терминалы. Наиболее распространенные формы для строительства терминалов – BOT и BOO. Для строительства нового порта чаще всего используют модели BOT и BOOT. По количеству таких проектов лидирует Индия (Gangavaram port, port at Dighi, Multipurpose Cargo Port (Mankhurd)). Продолжительность подобных контрактов не превышает 50 лет, а большинство заключается на 30 лет. Один из немногих проектов ГЧП, затрагивающий объекты инфраструктуры вне границ порта – строительства туннеля, ведущего в порт Майами на условиях DBFOM на 35 лет.

Текущий уровень развития институциональной среды в России позволяет использовать зарубежный опыт в развитии национальных портов без ограничений по формам ГЧП, при этом необходимо учитывать характеристики сложившейся экономической среды и адаптировать зарубежный опыт с учетом ее особенностей. В данном контексте наибольший интерес представляет опыт стран БРИКС со схожими экономическими характеристиками.

ПРИМЕНЕНИЕ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА ПРИ ОРГАНИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ

*Прудников Александр Дмитриевич, Симушков Андрей Михайлович, Коровяковский
Евгений Константинович*

Проблема эффективного взаимодействия в транспортной сфере включает пять взаимосвязанных уровней, а именно: технический, технологический, инфраструктурный, управленческий и законодательный. Ввиду наличия различных уровней регулирования в транспортной отрасли, особенно на стыке различных видов транспорта, а также ввиду недостаточно четкой регламентации требований и нормативов в части регулирования параметров взаимодействия видов транспорта, вопрос реализации единых, сквозных технологий перевозок становится достаточно сложным. В связи с этим, требуется участие государственных органов в формировании нового подхода к организации смешанных перевозок и оптимизации взаимодействия, который определяется следующими положениями:

1. Взаимодействие должно переходить с линейного на региональный уровень, что предполагает определение нормативных параметров взаимодействия.
2. Необходимо менять систему взаимного информирования с одновременным созданием структуры, способной использовать эту информацию как в государственных, так и в коммерческих интересах.
3. Приоритет при организации мультимодальных перевозок должна быть отдан 3PL-логистическим компаниям, а также крупным игрокам операторского и логистического рынков.
4. Должны быть сформулированы на государственном уровне принципы обеспечения рационального взаимодействия видов транспорта.
5. Требуется переработка методологической базы.
6. Требуется решение проблем системной интеграции компонентов ИТС в задачах создания комплексных систем управления перевозочным процессом и логистическими операциями, обеспечения безопасности движения и управления транспортной инфраструктурой.

Решение этих задач может быть эффективным только в условиях создания государственно-частного партнерства при организации транспортно-логистических центров (ТЛЦ) и кластеров. Разработка ТЛЦ в условиях ГЧП позволяет уточнить основные параметры использования инфраструктуры и показатели взаимодействия различных видов транспорта. ТЛЦ, как координатор единого технологического процесса, сможет также обеспечить более эффективную организацию взаимодействия органов государственного контроля (таможенной, пограничной, ветеринарной, санитарно-эпидемиологической и иных служб), сопровождающих перевозку, и бизнеса.

ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО В РАМКАХ СТРОИТЕЛЬСТВА ПОРТА «УСТЬ-ЛУГА»

Сигаева С.Ю., Ададуров П.С., Янковская Н.Г., Коровяковский К.А.

*ФГБОУ ВО «Петербургский государственный университет путей сообщения
Императора Александра I»*

В настоящее время на территории Российской Федерации получает широкое распространение использование механизмов государственно-частного партнёрства (ГЧП). Одним из первых и наиболее успешных проектов, основанных на принципах ГЧП, является порт Усть-Луга, строительство которого было начато в соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации от 28 апреля 1993 г. № 728 с целью создания мощных, высокопроизводительных комплексов для перевалки массовых грузов.

В настоящее время в порту работает шесть терминалов: паромный комплекс, УПК, «Юг-2», лесной, серный и угольный. Предполагается ввод в эксплуатацию еще нескольких терминалов по мере готовности.

Широкая ориентированность на различные виды грузов и практически круглогодичная эксплуатация с коротким периодом ледовой проводки позволила порту стать лидером по объемам перевалки грузов за прошлый год. В январе-апреле 2016 года грузооборот составил 30,2 млн тонн, что на 6,4 % превысило прошлогодние показатели за аналогичный период.

Любой проект такого уровня, как порт Усть-Луга, должен быть ориентирован на развитие в рамках государственно-частного партнерства, позволяющим быть выгодным как государству, так и частному сектору. С одной стороны инфраструктурные проекты имеют значительный срок окупаемости, что не всегда посилено частным инвесторам. С другой стороны ГЧП позволяет решать поставленные задачи, минимизируя нагрузку на бюджет за счет привлечения частных инвестиций.

Несмотря на стремление к совершенствованию и использованию инновационных методов, применяемых при заключении контрактов частного сектора с государственным, всё же остаются сложности взаимодействия, которые существенно тормозят развитие ГЧП. Первая и самая важная – это сложность достижения взаимовыгодных условий сделки, так как не всегда четко прописаны формы инвестиционного контракта.

Вопрос по сохранению условий на период окупаемости проекта, возникающий при заключении соглашений по особо крупным и долгосрочным проектам, требует доработки и введения критериев, по которым может быть принято решение, выгодное для обеих сторон.

СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА В ДОРОЖНОМ СЕКТОРЕ В РОССИИ

Соколов Максим Юрьевич

*Институт «Высшая школа менеджмента» СПбГУ
Министерство транспорта РФ*

Сфера транспорта является передовой в развитии государственно-частного партнерства в России в сравнении с другими секторами экономики, о чем свидетельствует большое количество успешно реализованных проектов, как на федеральном, так и на региональном уровне. Практика применения механизмов ГЧП в сфере транспорта достаточно обширна и в последние годы большее распространение получила в отношении автомобильных дорог, аэропортов, железнодорожного и водного транспорта.

Безусловно, локомотивом развития ГЧП в транспортной сфере является дорожная отрасль. Доказательством этому является не только объем реализуемых проектов, но и разработка новых и совершенствование существующих механизмов ГЧП, а также расширение перечня объектов дорожной инфраструктуры, в отношении которых реализуются проекты ГЧП.

Одной из тенденций в дорожном секторе является постепенное изменение целей реализации проектов ГЧП с экономии бюджетных средств на повышение качества оказываемых потребителям услуг, повышения безопасности дорожного движения и соблюдения экономических норм путем применения новых технологий в строительстве и эксплуатации дорог. Данная тенденция в последние годы также наблюдается и в развитии ГЧП на международном уровне. Одним из фундаментальных факторов, определяющих этот тренд, является стремительный рост парка транспортных средств, увеличение доли легковых автомобилей с высокими динамическими характеристиками и грузовых автомобилей с повышенными осевыми нагрузками, которые увеличивают загрузку дорог, способствуют появлению заторов, тем самым повышая требования по основным показателям потребительских свойств автомобильных дорог. В связи с этим для частного партнера в проектах ГЧП в дорожном секторе должны быть применены дополнительные требования по эксплуатации дороги, связанные с внедрением инноваций, соответствующих критической технологии увеличения пропускной способности и оптимизации уровня загрузки автомобильных дорог, направленные на применение интеллектуальных транспортных систем, автоматизированных систем управления транспортными потоками и маршрутного ориентирования водителей. Частному партнеру

также необходимо обеспечить инновационность строительства, предполагающую применение геосинтетических материалов, устойчивых к колееобразованию покрытий; технологий и материалов, для укрепления грунтов земляного полотна, приготовления модифицированных асфальтобетонных смесей, регенерации дорожных покрытий и применения местных дорожно-строительных материалов. На всех этапах реализации проекта должны быть применены технологии энерго- и ресурсосбережения, повышения долговечности дорог, сокращения себестоимости перевозок. Таким образом, становится очевидным то, что прогрессивные технологии, внедряемые частным партнером, распространяются на все стадии жизненного цикла проекта ГЧП в отношении автомобильных дорог – от проектирования до строительства и последующей эксплуатации, именно за счет этого достигается больший эффект от их внедрения.

Современной российской тенденцией также становится внедрение ГЧП в сферу информационных, телематических и транспортных технологий на всех видах транспорта. В этой сфере с использованием механизма ГЧП уже сейчас реализуются проекты, позволяющие проводить дистанционный мониторинг транспортных потоков, создавать центры организации дорожного движения и многофункциональные ситуационные центры. Наиболее известными и перспективными среди них являются проекты по внедрению систем безопасности – аппаратно-программных комплексов (АПК) «Безопасный город», обеспечивающих фото- и видеофиксацию правонарушений, а также проект создания инфраструктуры по взиманию платы с грузовиков массой свыше 12 тонн – «Платон».

Внедрение вышеуказанных инноваций и совершенствование механизма ГЧП в дорожном секторе идет в полную силу и с высокой эффективностью, поэтому в ближайшем будущем ожидается адаптация этой оправдавшей себя практики и в другие отрасли транспортной сферы.

ГЕНЕРАЛЬНАЯ БУХГАЛТЕРСКАЯ МОДЕЛЬ УЧЕТА ОПЕРАЦИЙ ПО КОНЦЕССИОННЫМ СОГЛАШЕНИЯМ

Тищенко Ирина Александровна

ФГБОУ ВО "Ростовский государственный университет путей сообщения"

Трансформация российских стандартов в международную систему финансовой отчетности подтолкнуло к новым научно-исследовательским разработкам в сфере финансового, управленческого и стратегического учета. Внедрение новых знаний происходило по следующим основным направлениям:

- построение и использование структурированных планов счетов и системы производных балансовых отчетов;
- построение и использование в учете агрегированных проводок;
- разработка оптик финансового учета;
- применение гипотетических процессов условной продажи активов и условного удовлетворения обязательств.

Существующая российская модель бухгалтерского учета характеризуется следующими отличительными чертами:

- учет затрат ведется постатейно;
- применение единого национального плана счетов, позволяющего троекратно определять финансовый результат;
- параллельное ведение бухгалтерского и налогового учета;
- интегрированная (единая) бухгалтерия.

Существующая и широко применяемая интернациональная модель финансового учета, созданная под влиянием различных мировых национальных систем бухгалтерского учета позволяет на основе инжиниринговых инструментов и разработок построить такую внутреннюю модель учета в компании, которая даёт возможность анализировать, контролировать и управлять капиталом и собственностью.

Исходя из вышесказанного, нами разработана генеральная бухгалтерская модель учета операций по концессионному соглашению, отражаемая в виде 8 блоков:

1-й блок генеральной бухгалтерской модели учета операций по концессионному соглашению характеризуется учетными процедурами, такими как юридические, бухгалтерские, экономические, организационные, инструментальные. Именно на учетно-аналитическом обеспечении и строится вся система модели учета операций по концессионному соглашению.

2-й блок модели представлен системой финансовых показателей, являющихся базой для организации финансового учета компании - концессионера на основе интернациональной модели. Для учета затрат на предприятии концессионера применяются стандартные элементы затрат и отдельно выделяются концессионные расходы.

3-й блок ориентирован на систему финансового учета у компании-концессионера.

4-й блок генеральной бухгалтерской модели учета операций по концессионному соглашению представлен управленческим учетом.

5-й блок определяет направление стратегического учета в общей системе бухгалтерского учета компании-концессионера.

6-й блок сформирован определением результатов. Такими показателями являются чистые активы и чистые пассивы, т.е. агрегированный и дезагрегированные показатели собственности.

7-й блок генеральной модели представлен организацией контроля.

8-й блок представлен управлением концессионными активами на основе определения достаточности и недостаточности капитала и определения зон финансового риска.

Разработанная генеральная модель учета операций по концессионному соглашению ориентирована на применение и построение основных систем бухгалтерского учета, характеризующаяся учетными процедурами, системой финансовых показателей, подмоделями финансового учета, инструментами бухгалтерского инжиниринга, определением результата на основе чистых активов и чистых пассивов с целью создания эффективной системы управления, контроля и анализа компании в целом как единого имущественного комплекса.

РИСК СПРОСА В ПРОЕКТАХ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА В СФЕРЕ СТРОИТЕЛЬСТВА АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ

Трофимова Анастасия Борисовна

Институт «Высшая школа менеджмента» СПбГУ

Государственно-частное партнерство (далее ГЧП) представляет собой долгосрочное взаимодействие частного сектора (концессионера) и государственного партнера (концедента) в рамках реализации инфраструктурных проектов. С одной стороны это снижает нагрузку на государственный бюджет и позволяет одновременно реализовывать различные проекты по развитию и обновлению инфраструктуры при ограниченном финансировании. С другой стороны выбор модели ГЧП является причиной возникновения уникальных рисков, которые описаны в соответствующем электронном ресурсе Всемирного Банка, в том числе риска спроса.

В рамках реализации ГЧП в секторе строительства дорог существуют следующие платежные механизмы: платная дорога, теневые платежи, минимальный гарантированный доход (МГД) и плата за доступность (Таблица 1), которые по-разному распределяют риск спроса.

Таблица 1

Описание платежных механизмов проекта

Механизм	Факторы, влияющие на доход концессионера	Кто несет риска спроса
Платная дорога	Тариф за пользование дорогой Интенсивность движения	Концессионер
Теневые платежи	Тариф за пользование дорогой Интенсивность движения Кластеры интенсивности движения	Совместный
Минимальный гарантированный доход	Тариф за использование дорогой и государственные компенсации для обеспечения МГД	Совместный
Плата за доступность/эффективность	Качество и доступность дороги Эффективность предоставляемых услуг	Концедент

Выбор механизма во многом зависит от характеристик проекта, таких как роль дороги в инфраструктуре и модель реализации проекта, и влияет не только на уровень риска спроса, но и на иные финансовые риски участников проекта.

Исходя из выбора модели проекта, меняется степень влияния риска спроса и ряда других финансовых рисков на концессионера, в частности, риска доступности финансирования проекта, риска установления справедливой цены пользования дорожным полотном и риска получения требуемого уровня доходности.

Таблица 2

Основные финансовые риски концессионера в проекте ГЧП

Механизм	Риск финансирования	Тарифный риск	Риск доходности
Платная дорога	Высокий	Высокий	Средний
Теневые платежи	Высокий	Средний	Средний
Минимальный	Средний	Средний	Низкий

гарантированный доход			
Плата за доступность/ эффективность	Средний	Низкий	Средний

Отсюда следует, что распределение риска спроса влияет на иные риски, которые несут участники, а также на уровень доходности, который получает концессионер.

Таким образом, выбор определенного платежного механизма для проекта в области строительства автомобильных дорог определяет уровень риска спроса, а также иных финансовых рисков для участников проекта ГЧП. Однако выбор модели также должен основываться на требуемом уровне доходности и других особенностях реализации проекта и возможности переноса риска с одного участника на другого.

ОЦЕНКА СРАВНИТЕЛЬНОГО ПРЕИМУЩЕСТВА ПРОЕКТОВ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА В АВТОДОРОЖНОЙ СФЕРЕ

Цанава Бачуки Зурабиевич, Еремин Виктор Валерьевич

Институт «Высшая школа менеджмента» СПбГУ

Изначальная оценка сравнительного преимущества ГЧП начинается с простого экономического обоснования проекта, который можно произвести посредством дисконтирования денежных потоков и подсчета NPV проекта. В случае, если NPV показывает положительное значение, обоснование проекта переходит на следующий этап, в рамках которого нужно выбрать оптимальную модель создания инфраструктуры: посредством ГЧП или через государственные закупки.

Существует несколько теоретических подходов к оценке сравнительного преимущества проектов ГЧП. Одним из самых распространенных из них является оценка эффективности расходования средств (value for money analysis), под которым можно понимать совокупность количественных и качественных методов оценки достижения оптимальной комбинации выгод и затрат в процессе предоставления услуг. При этом стоит различать как *ex-ante*, так и *ex-post* оценку эффективного расходования средств для проекта ГЧП в случае изменения условий и предположений, которые были заложены в первоначальном анализе.

К качественной оценке можно отнести методы определения долгосрочной необходимости в услуге со стороны населения, возможности эффективного распределения

рисков и управления ими со стороны частного партнера, а также подходящие институциональные условия для проведения конкурентных торгов и возможные экстерналии социального и экономического характера. Иначе говоря, качественный анализ отвечает на вопрос, является ли реализация проекта важным для общества, возможна ли его потенциальная эффективная реализация посредством механизма ГЧП, и какие последствия может повлечь за собой реализация проекта.

К количественным методам, в первую очередь, стоит отнести моделирование компаратора государственного сектора, под которым можно понимать модель сравнения NPV (или net present cost) всех затрат проекта, если бы он был реализован посредством государственных закупок с поправкой на учет рисков, которые могли бы быть переданы частному партнеру. Главной целью компаратора государственного сектора заключается в сравнении его с NPV затрат предлагаемых проектов ГЧП, и в случае если NPV затрат у проекта ГЧП ниже, чем у компаратора, то ГЧП проект можно считать экономически обоснованным. Однако стоит отметить, что существует большое количество методологических особенностей при выстраивании компаратора в зависимости от формулы расчета процентной ставки для расчетов и масштаба анализа.

Касательно ставки для расчета компаратора используются социальная ставка дисконтирования (publics sector discount rate), которая может рассчитываться как норма доходности от наилучшей альтернативной инвестиции, стоимость альтернативных заимствованных денежных средств и социальная ставка межвременных предпочтений. Чаще всего при построении компаратора используется именно ставка межвременных предпочтений.

В рамках российского законодательства для оценки сравнительного преимущества ГЧП-проекта в автодорожной сфере допускается использование или ключевой ставки Центрального банка Российской Федерации, или расчет ставки дисконтирования расходов и поступлений средств бюджетов бюджетной системы Российской Федерации.

ФИНАНСОВЫЕ ДЕТЕРМИНАНТЫ РЕАЛИЗАЦИИ ТРАНСНАЦИОНАЛЬНЫХ ГЧП-ПРОЕКТОВ В РАЗВИТИИ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Шевчик Евгений Валерьевич

ФГБОУ ВО «Ростовский государственный университет путей сообщения»

С учетом вектора позиционирования Российской Федерации в системе транснациональных контракций, актуализируется проблема создания транспортной инфраструктуры, релевантной новым задачам регионализации, что обуславливает

приоритетность исследования топологических ГЧП-стратегий и имманентных им финансовых детерминант.

Новизна результатов, полученных в ходе исследования, заключается в формировании концептуального подхода к моделированию системы финансовых инструментов, обеспечивающих реализацию транснациональных ГЧП-проектов, в условиях новых геоэкономических реалий.

Методологической основой исследования послужили концепции финансовой глобализации и финансовой экономики, теория проектного управления и теория систем. Инструментарно-методический аппарат представлен методами когнитивного картографирования, анализа и синтеза, системно-функционального подхода, группой методов программно-прогнозных разработок, методами финансового инжиниринга и финансовой диагностики.

Конкретно результаты исследования состоят в следующем:

- сформирован концептуальный подход к идентификации приоритетной топологии ГЧП-проектов в области транспортной инфраструктуры как к необходимому элементу эффективной внешнеэкономической политики;
- исследован опыт ГЧП в области транснационального строительства транспортной инфраструктуры, в результате чего установлена приоритетная роль крупных корпораций с государственным участием в их реализации в качестве основных модераторов;
- проведен анализ актуального состояния глобальной энергетики, в результате чего сделан вывод о необходимости приоритетного моделирования транспортной инфраструктуры с учетом перспективных зон развития энергетической инфраструктуры;
- предложена альтернативная методика хеджирования финансовых рисков, возникающих в ходе развертывания геополитических кризисов;
- обоснована инвестиционная привлекательность российской транспортной инфраструктуры для иностранных инвесторов, показаны проблемные точки в рамках моделирования международных ГЧП-проектов и варианты их согласований.

ОСОБЕННОСТИ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА ПРИ РЕАЛИЗАЦИИ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТОВ В СЕВЕРО-ЗАПАДНОМ ФЕДЕРАЛЬНОМ ОКРУГЕ

*Шипицын Андрей Владимирович, Ющук Алексей, Коровяковский Константин
Анатольевич*

В Северо-западного Федерального округа (СЗФО) в настоящее время развивается большое количество крупных транспортно-логистических проектов. Значительная их часть выполняется в Санкт-Петербурге и Ленинградской области. Вместе с тем эти два региона по многим задачам не всегда работают как единое целое. Для этих двух субъектов Федерации работу по совместному планированию крупных проектов взяла на себя автономная некоммерческая организация «Дирекция по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области». В регионе строятся на условиях государственно-частного партнерства порты Бронка и Усть-Луга. Также строится автомобильная дорога федерального значения Санкт-Петербург – Москва и готовятся к внедрению проекты повышения качества услуг общественного транспорта.

Важной особенностью СЗФО является близость региона к границам Европейского Союза (ЕС). Стоит отметить, что в некоторых ситуациях действия соседних государств могут привести к значительному изменению грузопотоков, и, соответственно, доходной части объектов транспортной логистики, что требуется учитывать при разработке проектов ГЧП в СЗФО. Однако прогнозные значения грузопотоков по проектам государственно-частного партнерства ЕС зачастую не обсуждаются на совместных конференциях и семинарах, что приводит к значительным запасам перерабатывающей способности транспортно-логистических мощностей и перерасходу средств. Так, например, развитие международного коридора «Рейл Балтика» не в полной мере учитывает мощности портов Российской Федерации. Несмотря на то, что коридор проходит менее, чем в 150 км от границы с Россией и 250 км от крупного грузообразующего центра – Санкт-Петербурга, проектировщики практически не учитывали возможности его загрузки российскими грузами. Вместе с тем, опыт ЕС в части развития транспортно-логистической инфраструктуры на условиях ГЧП в рамках нескольких государств интересен и требует дополнительного изучения.